TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

Treść numeru niniejszego poświęcona jest, poza artykułami samochodowemi i lotniczemi, w głównej mierze dziejom i rozwojowi motocyklizmu w Polsce.

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 4 Wrzesień 1928 r. | Nr. 12.

NA PEŁNYM GAZIE!

Zawody „Czystej szybkości“. W powodzi rekordów motocyklowych.

W ostatnim tygodniu rozegrano we Francji szereg pięknych zawodów poświęconych *„czystej szybkości“*. Przedewszystkiem więc odbyły się w dniach 22 i 23 sierpnia wyścigi w znanej miejscowości kąpielowej *La Banle*, które rozegrane zostały na wspaniałej, ośmiokilometrowej plaży nadmorskiej. W pierwszym dniu urządzony tam był wyścig kilometrowy w prostej linji *ze startem z rozbiegu*, w drugim zaś dniu — bieg na dystansie stukilometrów na zamkniętym wytyczonym obwodzie.

Podczas kilometrowej lancé *najlepszy* czas dnia, *19,2 s.*, uzyskał *Blacque Belair* na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając średnią *szybkość 187,5 km. na godz.* W klasie samochodów sportowych *rekord* konkursu pobił niemiecki kierowca *von Wentzel Mosau* na ośmiolitrowym wozie Mercedes Benz *w czasie 20,4 s.* to jest z szybkością średnią *176,5 km. na godz.* W klasie samochodów turystycznych *zwyciężył Brisson*, który na pięciolitrowym samochodzie Stutz osiągnął *czas 26,5 s.* i szybkość średnią *136 km. na godz.*

W wyścigu stukilometrowym po niezmiernie zaciętej i emocjonującej walce *zwyciężył* również *Blacque Belair* na swym samochodzie Bugatti, przybywając do celu *w czasie 48 m. 07,6 s.* z rekordową szybkością średnią *125 km. na godz.* Drugim, o trzy minuty w tyle był von Wentzel Mosau na sam, Mercedes Benz.

* * *

Prawdziwym pogromem rekordów zakończyły się drugie zawody szybkości, zorganizowane w dniu 26 sierpnia na szosie w Arpajon nieopodal Paryża. W zawodach tych padło *cały szereg światowych i międzynarodowych rekordów* szybkości. I tak:

Pani *Stewart* na samochodziku Jappic 350 cm³ pobiła rekordy międzynarodowe *na przestrzeni kilometra* i mili ang, ze startem z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *123,5 klm. na godz.*

De Rovin na samochodziku Rovin 500 cm³. pobił rekordy międzynarodowe na przestrzeni kilometra i mili ang. ze startem z rozbiegu i z miejsca, rozwijając średnią szybkość *136 km. na godz.*

Morel na samochodzie Smilcar 1100 cm³ pobił rekordy międzynarodowe na przestrzeni kilometra i mili ang. ze startem z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *207 km. na godz.*

Ten sam kierowca, lecz na samochodzie Amilcar 1500 cm³ pobił rekordy międzynarodowe na przestrzeni kilometra o starcie z rozbiegu i z miejsca, rozwijając średnią szybkość *211 klm. na godz.*

——

Lacey na motocyklu *Orindlay Peerles 350 cm³* pobił *rekordy światowe* na przestrzeni kilometra i mili ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *167,5 km. na godz.*

Denly na motocyklu *Norton 500 cm³* pobił *rekordy światowe* na przestrzeni kilometra i mili ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *182 km. na godz.*

Baldwin na motocyklu *Zenith 1000 cm³* pobił *rekordy światowe* na przestrzeni kilometra i mili ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *200,5 km. na godz.*

Denly na motocyklu z wózkiem *Norton 600 cm³* pobił *rekord światowy* na przestrzeni mili ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *147 km. na godz.*

——

Cheret na cyclecarze *Austral 350cm³* pobił *rekordy światowe* na przestrzeni kilometra i mili ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *101,5 km. na godz.*

Darmont na cyclecarze *Morgan 750 .n* pobił *rekordy światowe* na przestrzeni kilometra i mili ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *152,5 km. na godz.*

Sandford na cyclecarze *Sandford 1100 cm³* pobił *rekordy światowe* na przestrzeni kilometra i *mili* ang. o starcie z rozbiegu, rozwijając średnią szybkość *168 km. na godz.*

Baldwin na motocyklu *Zenith* pobił *światowy rekord* szybkości motocyklowej, gdyż dotychczas żaden pojazd dwukołowy nie wykazał oficjalnie szybkości powyżej *200 km. na godz.*

Marjan Krynicki.



Treść fotomontażu: (od lewej do prawej strony) Grupa pierwsza, **Bernard** (ostatni) zwycięzca „TOURIST TROPHY FRANÇAIS“ 1928 r. startujący na motocyklu „GNOME & RHONE“ w kat. 500 cm³ zdobywca *Puharu Ansaldo Motors i Puharu Ponsot.* Drugi z kolei **Bernard** — na wirażu, trzeci — **Frank-Houghton** światowy mistrz jazdy ekwalibrystycznej na motocyklu, ostatni — popularny polski automobilista p. **W. Rychter**, który jak uwidacznia rycina, (jedna z trudniejszych ewolucji) jest również doskonałym motocyklistą.

Każdy numer „Autolotu“ jest premjowy!

—22—

czytelników „Autolotu“ już bezpłatnie uczęszcza do znanej **Szkoły Kierowców Samochodowych inż. B. Froma.**

Sport motocyklowy w Polsce.

Do niedawna każdego motocyklistę traktowało się jako człowieka niedoważonego, który ryzykował całość swych kości, jadąc na tak niebezpiecznym wehikule i budząc postrach wśród publiczności na ulicach miasta. Z biegiem czasu jednak motocykl zdobywać sobie zaczyna prawo obywatelstwa wśród innych gałęzi sportu.

Ludzie powoli *zorjentowali się*, że kto niema pieniędzy na samochód, może doskonale posługiwać się „motorem" i odbywać, acz mniej wygodne, jednak takie same dalekie podróże, jak i samochodem. Niedawno nawet dwóch dzielnych francuzów, a mianowicie *Sexé i Andrieux* objechali dokoła całą kule ziemską na zwyczajnych turystycznych motocyklach bez wózków.

Jazda na motocyklu, szczególniej w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych jest znacznie trudniejsza, niż na samochodzie, a to dlatego, że kierowca ma znacznie więcej organów kierowniczych do regulowania i zwracać musi też baczną uwagę na równowagę motocykla, która nie jest konieczna, na czterokołowym samochodzie. Jednak sport motocyklowy, aczkolwiek trudniejszy od samochodowego, wyrabia lepiej odwagę, spostrzegawczość i spokój. oraz wytrwałość.

Mimo wszystko *sport ten traktowano po macoszemu*. Zajrzyjmy do któregokolwiek pisma sportowego: pierwsza strona — piłka nożna, druga — piłka nożna, trzecia boks i tenis, dalej pływanie, lekka atletyka, nawet hippika, a o motocykliźmie najwyżej wzmianka: „pan X. Y. zdobył mistrzostwo Polski w jeździe motocyklowej", lub: „wczoraj odbył się wyścig Polskiego Klubu Motocyklowego". Nikt nic nie mówi o wynikach, nikt nie chwali, ani gani zawodników, nikt nie interesuje się szybkością. A nieco dalej pół strony o mistrzowskim rzucie oszczepem, czy dyskiem, który postawił Polskę bardzo wysoko w sporcie. Nikt nie orjentuje się, ile trzeba włożyć wysiłków w taki wyścig motocyklowy, ile to kosztuje zdrowia, czasu na trening i.. nerwów. Nikt nie pomyśli, jakie przy wyścigu jest ryzyko, *na co naraża się jeździec*, mknący z szybkością powyżej 100 km/godz. i *„biorący wiraże"* w szaleńczem tempie. A wszystko to nie dla sławy, ani nagrody — dla sportu.

A teraz zapytać należy: *co jest sportem bardziej emocjonującym* i inteligentniejszym? Czy rzut oszczepem, który nie wymaga żadnej odwagi, brawury, ani też poświęcenia, czy też dążenie do zwycięstwa w ciągu długich godzin, podczas których wytęża się całą wolę, umiejętność i wytrwałość, nie bacząc na grożące co sekunda poważne niebezpieczeństwo! Wszak jedna chwila zapomnienia, nieuwagi, lub zbytniej brawury, jeden defekt gumy, czy silnika stanowi nieraz o zdrowiu, a nawet i życiu zawodnika. Pamiętamy przecież wyścigi motocyklowe na Dynasach w Warszawie, gdzie jedna chwila decydowała często o zwycięstwie, porażce, lub... katastrofie. Wszak to jest sport prawdziwy i to bardzo poważny.

Sport ten zaczyna budzić coraz większe zainteresowanie wśród sfer miarodajnych, które zaczynają się powoli orjentować, że *dobrzeby Polsce zrobiło*, by nasi czołowi zawodnicy — motocykliści wyjechali zmierzyć się na torach zagranicznych, tak, jak mierzy się z powodzeniem nasza dzielna kawalerja, czy nasi wioślarze. Wszak dowiedliśmy już w szeregu zawodach międzynarodowych w Polsce, że nasi jeźdzcy posiadają wysoką klasę europejską i na naszych terenach, tak torach, jak i szosach są niezwyciężeni.

Poza tem sport motocyklowy powinien mieć wybitne poparcie nietylko wojskowości, gdyż zapewnia jej znaczną ilość wyszkolonych motocyklistów, tak bardzo potrzebnych w czasie wojny.

Kilka lat temu grono zapalonych motocyklistów założyło w Warszawie *Polski Klub Motocyklowy*, który rozwija się bardzo pomyślnie, jednocząc powyżej *100 miłośników* tego sportu *na terenie Warszawy*. Analogiczne kluby powstały *w Krakowie, Lwowie, Katowicach, Częstochowie, Łodzi, Grudziądzu, Poznaniu, Bydgoszczy, Zgierzu* i innych miastach, które to kluby utworzyły wspólnie Polski Związek Motocyklowy, stanowiący najwyższą i jedyną w Polsce władzę sportową motocyklistów, oraz reprezentację nazewnątrz. Polski Związek Motocyklowy został *przyjęty do Międzynarodowego Związku (F. I. C. M)*, który znów pracuje w ścisłej łączności z Międzynarodowym Związkiem Klubów Automobilowych uznanych przez (A.J.A.C.R.). W ten sposób polski sport Motocyklowy posiada ściste ramy pracy i poddany jest regulaminowi międzynarodowemu, tak zresztą, jak i inne sporty.

Polski Związek Motocyklowy organizuje rokrocznie dwa, lub trzy poważne zawody, a mianowicie raid motocyklowy kilkudniowy, oraz wyścig na dystansie około 300 km. o Mistrzostwo Polski na szosie i na dystansie krótszym — o Mistrzostwo Polski na torze.

W roku bieżącym odbędzie się tylko *wyścig o Mistrzostwo Polski* na szosie, a to z powodu braku odpowiedniego toru motocyklowego. Wyścig ten przewidziany jest *w dniu 9 września pod Grudziądzem* i zgromadzi „asów" całej Polski, oraz wybitnych zawodników zagranicznych, walczących o *„Grand Prix Polski"*.

Zawody lokalne w ogólnej ilości około 40 rocznie urządzane są przez poszczególne kluby i gromadzą zazwyczaj pokaźną ilość jeźdźców.

O jakości polskiego sportu motocyklowego w stosunku do zagranicy można sądzić z czasów osiąganych na zawodach, które to czasy wcale nie ustępują wynikom, uzyskiwanym na poważnych wyścigach międzynarodowych, co *podkreślają z uznaniem pisma zagraniczne.*

Turyzm motocyklowy rozwija się też bardzo pomyślnie i powoduje, że stale Polskę przemierzają wzdłuż i wszerz zapamiętali sportowcy, uznający motocykl za jedyny i najprzyjemniejszy środek do racjonalnego przepędzenia wakacji, czy urlopu.

Pewną trudność stanowi brak maszyn i dość znaczna cena. Jednak obecnie, gdy firmy udzielają kredytu i dają coraz to lepsze warunki spłat, zauważyć można olbrzymi rozrost motocyklizmu, który powoduje, że sport ten zaczyna być jednym z najpoważniejszych sportów motorowych.

W. Rychter.

Przypominamy naszym Szanownym pp. Prenumeratorkom i Prenumeratorom, że z Nr. 12 upływa termin wpłaconej prenumeraty za pierwsze trzy miesiące i ażeby nie opóźniać wysyłki prosimy o nadesłanie należności na następny kwartał.

ADMINISTRACJA.

Historja powstania i działalności Polskiego Związku Motocyklowego.

Myśl stworzenia Polskiego Związku Motocyklowego, jako zwierzchnej władzy tej gałęzi sportu w Polsce powstała prawie jednocześnie w Poznaniu i w Warszawie.

W roku 1926 2 Związki Motocyklowe, jeden w Poznaniu (założony dn. 30.I 1926) drugi w Warszawie (dn. IV 1926). Spowodowało to szereg nieporozumień i dopiero po szeregu wstępnych konferencji jesienią roku 1926 w Grudziądzu podczas wyścigów o Mistrzostwo Polski nastąpiła zasadnicza ugoda i decyzja połączenia Związków.

Dnia 21 sierpnia 1927 roku jednocześnie z wyścigami o Mistrzostwo Polski na torze, *odbyło się pierwsze Walne Zebranie P. Z. M.* w lokalu Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów *przy udziale* delegatów: pp. *Modzelewskiego, Czaplickiego, Rychtera* (Polski Klub Motocyklowy, Warszawa), kpt. *Dołęgi-Dołęgowskiego* (Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy, Warszawa), *Jankego* (Sekcja Motocyklowa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów), *Koszczyńskiego* (Sekcja Motocyklowa Tow. Sport. Unja, Poznań), *Jakubowskiego* (Klub Motocyklistów na Grudziądz i okolice), kpt. *Loteczki i Rudowskiego* (Małopolski Klub Motocyklowy, Lwów).

Pozatem na mocy upoważnienia p. Rychter reprezentował Klub Motocyklistów w Bydgoszczy.

Zebranie wybrało Zarząd w następującym składzie:

Prezes — płk. Orlik-Rückeman (Warszawa)
Wice-Prezes — p. Trzeciak (Poznań)
Kapitan Sportowy — p. Modzelewski (Warszawa)
Sekretarz — p. Janke (Warszawa)
Skarbnik — p. Czaplicki (Warszawa)
Członkowie — kpt. Dołęga-Dołęgowski (Warszawa)
kpt. Loteczka (Lwów)
p. Iżykowski (Grudziądz)

Jako siedzibę Zarządu ustalono na rok 1927 Warszawę, dając jednocześnie Zarządowi szereg wytycznych dla dalszej działalności.

Wobec kończącego się sezonu sportowego Zarząd pracował głównie w kierunku organizacyjnym. Opracowano projekt statutu oraz projekt Regulaminu sportowego P. Z. M. do Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych. Działalność Zarządu była hamowana w ogromnej mierze trudnościami finansowemi i małym zainteresowaniem społeczeństwa.

W dniu 9 października 27 r. P. Z. M. urządził wyścigi o Mistrzostwo Polski na szosie na obwodzie szos pod Grudziądzem, przyczem lokalną organizacją tych zawodów zajął się K. M. Grudziądz.

Startowało 24 jeźdzców, przyczem w wyścigu brali udział jeźdzcy z W. M. Gdańska i z Prus Wschodnich.

Tytuły mistrzów Polski otrzymali: Rychter (P. K. M. Warszawa) 350 cm.³ Koszczyński najlepszy czas dnia, (Unja Poznań), 500³ — Zwiedzowski (Union Łódź) ponad 500 cm³ Polański (A. Z. S. Cieszyn).

Wobec zdekompletowania się Zarządu zostało zwołane w dniu 29 stycznia 1928 r. Nadzwyczajne Walne Zebranie P. Z. M., na które przybyli delegaci następujących klubów:

P. K. M. — Warszawa, sekcji motocyklowej W. T. C. sekcji motocyklowej Stow. Sport. Union - Łódź, sekcji motocyklowej Łódzkiego Tow. Kolarzy, sekcji motocyklowej A. Z. S. — Cieszyn, Wielkopolskiego Klubu Motocyklowego — Poznań.

Walne zebranie, po przyjęciu do wiadomości sprawozdania Zarządu i udzielenia mu absolutorjum, przyjęło projekt statutu i Regulaminu Sportowego P. Z. M., regulując w ten sposób podstawy pracy Związku.

Zarząd P. Z. M. na rok 1928 został wybrany w następującym składzie:

Prezes — inż. Kazimierz Meyer (Warszawa)
Wice Prezes — p. B. Fude (Łódź)
Kapitan sportowy — p. Wiesław Modzelewski (Warszawa)
Sekretarz — p. Bolesław Hryniewiecki (Warszawa).
Skarbnik — Ryszard Czaplicki (Warszawa)
Członkowie: por. Kazimierz Wallmoden (Warszawa). p. W. Poloński (Cieszyn), p. St. Słowiński (Poznań) por.

Nowy Zarząd, mając teren przygotowany rozwinął energiczną działalność w trzech kierunkach:

a) Działalność organizacyjna.

Dzięki subsydjum Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego wydano w formie broszury Statut i Regulamin Sportowy P. Z. M. wraz ze składem Zarządu i adresem sekretarjatu P. Z. M. spisem klubów, zrzeszonych w P. Z. M. oraz kalendarzem sportowym P. Z. M. i klubów zrzeszonych na r. 1928.

W wklęsłym lusterku.

NAJDROŻSZA MASZYNKA...

Niżej niepodpisany zna r ó w n e rozkosze, ale nie zna w i ę k s z e j od tej jaką daje w pogodny ranek jesienny kilkogodzinna podróż Harley'em, Indjanem, A.J.S.-ką lub jakimkolwiek innym dobrym motocyklem. Gdyby trwały obecnie obyczaje z przed lat pięciuset, gotów byłbym, wzorem rycerzy średniowiecznych pozwać każdego na u d e p t a n ą z i e m i ę, ktoby śmiał twierdzić, że zna większe przyjemności....

Być może jednak, że nie znalazłbym oponentów, chyba wśród tych, którzy na motocyklu nie siedzieli. Ale ci, jako profani wogóle w rachubę nie wchodzą.

Pomówmy więc raczej z fachowcami, ze znawcami tych rozkoszy. Niech przyznają w sekrecie przed żonami i wszystkiemi przyjaciółkami, jakie kiedykolwiek mieli: czy jaka kobieta może dać nam to, co daje nasza najdroższa maszynka????. Czy która umie być tak wierna i posłuszna, czy potrafi być tak pozbawiona wszelkich kaprysów?, czy umie zginąć wiernie ze swym panem, czy rozgrzewa się i stygnie zawsze w porę? czy która reaguje tak subtelnie na w c z e s n y z a p a ł?

A dalej czy która najmilsza nawet kochanka tak się poddaje na wirażach?

Czy pozwoli się tak zespolić z kochankiem w jedną całość?

Czy umie się nienarzucać, gdy ją czasami z konieczności zaniedbujemy?

A czy jaka nasza dwu czy jedno cylindrówka ma wady kochanki. Czy słyszeliście kiedy żeby się bała utyć i prowadziła kurację odtłuszczającą? broniąc się naprz. przed oliwą?

Pod jednym tylko jedynym względem p r z y j a c i ó ł k a przewyższa nasz ukochany motocykl: niezmiernie rzadko c i e r p i n a p ę k n i ę c i e k i s z k i. Ale też zato jak łatwo jest w tych wypadkach pomódz maszynie, a jak rozpaczliwie trudno załatać kiszkę kobiecą.

Może też dlatego maszyna mniej boi się pęknięcia gumy, co w jej współzawodniczce budzi zawsze paniczny niepokój.

Tees.

Dirt Track Racing.

Najnowszy rodzaj wyścigów motocyklowych.

Wyścigi motocyklowe na torach o miękkiej nawierzchni wynalezione zostały w Australji, skąd z początkiem bieżącego roku przywędrowały do Anglji, gdzie w ciągu kilku miesięcy *zyskały* sobie *ogromną popularność*, usuwając w cień wyścigi konne a nawet wyścigi psów, które do niedawna były największą atrakcją. Jak grzyby po deszczu mnożyć się zaczęły we wszystkich większych miastach angielskich tory przystosowane do tych wyścigów, w Londynie powstało ich aż siedem w *Longhton. Stamford, Bridge, White City, Greenford, Crystal Palace, Wimbledon i Harringay*. Jak wielkie powodzenie zdobył sobie ten nowy rodzaj sportu motocyklowego świadczyć może fakt, że na wyścigach urządzanych na torze w Stamford Bridge wieczorem w każdą środę i sobotę przy oświetleniu elektrycznem, bywa po *30.000 widzów*. A inne tory cieszą się niemniejszą frekwencją.

Tory do wyścigów motocyklowych *„Dirt Track Racing"* urządza się w ten sposób, iż na betonowy podkład sypie się warstwę popiołu i żużli, często zmieszanych z ziemią lub piaskiem. Warstwa ta ma grubość około *20 cm*. Ażeby podczas wyścigów nie podnosiło się za wiele kurzu, co mogłoby być nieprzyjemne dla widzów, przed każdym biegiem tor skrapia się wodą.

Wszystkie tory wyścigowe są stosunkowo bardzo niewielkie. Największy tor londyński w *Greenford* mierzy *tylko 800 metrów* w swym owalnym obwodzie. A istnieją tory znacznie mniejsze, jak naprzykład obwód w *White City*, który ma zaledwie *320 metrów* długości. Zakręty nie są podwyższone, to też motocykliści są na nich zarzucani w niemożliwy sposób. Jazda na torze o miękkiej nawierzchni wymaga całkowicie specjalnej techniki. Mianowicie trzeba umieć jechać, mając motocykl ustawiony w poprzek toru, inaczej mówiąc jechać niemal ciągle kokiem. Pomimo tak osobliwych warunków jazdy *wybitniejsi* specjaliści tego rodzaju biegów *uzyskują szybkości* przeciętne dochodzące *do 64 klm. na godz*



Wiraż na piasku.

Do zawodów dopuszczane są normalne maszyny sportowe o pojemności 350 i 500 cm³., w których jednakże dokonywa się cały szereg zmian, celem przystosowania do odrębnych warunków jazdy.

Przedewszystkiem więc *zmieniane są tryby łańcuchowe*, celem otrzymania przeniesienia *o stosunku $8^1/_4 : 1$*. Błotniki są naogół odejmowane, a bardzo często normalny ciężki zbiornik na benzynę, jest zastępowany innym, mniejszym i lżejszym. Wszystkie części wystające z lewej strony motocykla są odejmowane lub skracane, a to w tym celu, aby przy pochylaniu się maszyny nie zawadzały o tor. Pozatem każdy jeździec stara się ograniczyć jaknajwięcej ciężar swej maszyny, tak że niektóre motocykle *pół litrowe ważą zaledwie 100 kg*. Z prawej strony motocykla przymocowane jest żelazne strzemię, w którem jeździec podczas swych akrobacji wyścigowych opiera kolano. Motocykliści są oczywiście odpowiednio ubrani, noszą więc chełm, długie skórzane buty i grube skórzane ubranie. Na lewem kolanie posiada każdy jeździec skórzany ochraniacz a na lewym bucie okucie ze stali.

M. K.

Subsydjum Ministerstwa Spraw Zagranicznych dopomogło do delegowania do Kopenhagi na zebranie F. I. C. M. (Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych) p. Modzelewskiego.

Na zebraniu tym P. Z. M. został przyjęty do F. I. C. M. Jednocześnie nawiązano stosunki ze wszystkiemi organizacjami motocyklowemi Państw należących do Międzynarodowej Federacji.

Uzyskano w Ministerstwie Komunikacji znaczne zniżki na przewóz motocykli na zawody dla członków klubów zrzeszonych w P. Z. M. Z Automobilklubem Polski zawarto umowę mającą na celu uzyskania dla członków klubów, wyjeżdżających w celach turystycznych lub na zawody, paszporty ulgowe.

Na skutek zaproszenia Związku Polskich Towarzystw Turystycznych zgłoszono akces P.Z.M. do powyższego Związku.

b) działalność sportowa.

Wobec wielkiej różnorodności zwyczajów oraz często nieznajomości międzynarodowych przepisów Zarządowi P. Z. M. chodziło przedewszystkiem o ujęcie wszystkich przejawów życia sportowego i podporządkowanie go Regulaminowi sportowemu P. Z. M.

W tym celu wprowadzono w bieżącym sezonie przymus posiadania licencji sportowych dla osób pragnących brać udział w zawodach motocyklowych oraz zatwierdzanie przez Zarząd P.Z.M. wszystkich regulaminów zawodów motocyklowych (tak wyścigów jak i raidów).

Zarząd P. Z. M. bezpośrednio organizował w r. b. w końcu czerwca i początku kwietnia: organizację trasy na terenie Polski międzynarodowego raidu motocyklowego A. D. A. C. z Monachjum. Dzięki subsydjum Ministerstwa Spraw Zagranicznych i P. N. W. F. i P. W. jaknajdalej idącej pomocy wszystkich władz państwowych i samorządowych, wreszcie dzięki wysiłkom organizacji sportowych klubów motocyklowych organizacja całej trasy wypadła imponująco, co znalazło wyraz w prasie zagranicznej jednogłośnie potwierdzającej doskonałą organizację.

W dniach 2 i 3 czerwca raid motocyklowy na trasie Łódź—Poznań—Bydgoszcz—Warszawa łącznie 277 klm. przy współudziale klubów: Union z Łodzi, Wielkopolski klub motocyklowy z Poznania, Klub Motocyklistów z Bydgoszczy i Polski Klub Motocyklowy z Warszawy.

Do raidu stanęło 19 zawodników. Ukończyło 17 zawodników.

Pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zajął p. Kiss Alfred (Union Łódź) na motocyklu BSA. 493 ctm³ z 57 punktami dodatniemi.

Wreszcie w dniu 9 września r. b. organizuje Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na szosie na obwodzie szos pod Grudziądzem powierzając lokalną organizację Klubowi Motocyklistów na Grudziądz i okolicę.

c) Działalność turystyczna.

Turystyka motocyklowa uprawiana jest gorliwie tak przez kluby jak i przez poszczególnych motocyklistów.

P. Z. M. pomagał tu przedewszystkiem przez wydanie tryptyków na wycieczki zagraniczne, lecz ciekawe nawet ekskursje przepadały bez echa dzięki niezorganizowaniu tej akcji.

Chcąc ująć i tę dziedzinę P. Z. M. ogłosił konkurs turystyczny umożliwiający wybitnym turystom wykazanie swej aktywności oraz ogłoszenie swych wrażeń i spostrzeżeń.

Dla nawiązania kontaktu z pokrewnemi organizacjami P. Z. M. zgłosił swój akces do Związku Polskich Towarzystw Turystycznych.

Na zakończenie podajemy następujące ogólne dane o P. Z. M.

P. Z. M. jest zwyczajnym członkiem Federation Internationale des Clubs Motocyclistes (F. I. C. M.) i Związku Polskich Związków Sportowych.

W Polskim Związku Motocyklowym są zrzeszone następujące kluby.

A. Z. S.	— Gdańsk
Klub Motocyklistkw	— Bydgoszcz
A. Z. S. sekcja motocyklowa	— Cieszyn Pol.
Częstoch. Tow. Cykl. i Motoc.	— Częstochow.
Klub Motocyklistów	— Grudziądz
Śląski Klub Motocyklowy	— Katowice
Polski Klub Motocyklowy	— Katowice
Klub Sportowy Cracovia	— Kraków
Z. K. S. Makkabi	— Kraków
Małopolski Klub Motocyklowy	— Lwów
Stow. Sport. Union sekcja mot.	— Łódź
Łódzkie Tow. Kolarskie sekcja mot.	— Łódź
Tow. Sport. Unja sekcja mot.	— Poznań
Poznańskie Tow. Cyklistów i Motocykl.	— Poznań
Wielkopolski Klub Motocykl,	— Poznań
Klub Motocyklowy	— Stanisław.
Polski Klub Motocyklowy	— Warszawa
Warszawskie Tow. Cyklistów sekcja mot.	— Warszawa
Wojskowy Klub Samochodowy i Mot.	— Warszawa
Zgierski Klub Sportowy sekaja mot.	— Zgierz

O Grand Prix
i Mistrzostwo Polski na rok 1928.

Jak podawaliśmy w poprzednich nr. naszego tygodnika *Polski Związek Motocyklowy* organizuje na dzień 9-go września r. b. *Międzynarodowy Wyścig Motocyklowy o Mistrzostwo i Grand Prix Polski na rok 1928.*

Ruchliwy ten Związek, organizuje wyścig o tem samem charakterze poraz czwarty, na doskonałej szosie pod Grudziądzem (ostatni odbył się w dniu 9-go października ub. r.) jest bogaty w doświadczenia i posiada w swoim gronie szereg zamiłowanych i energicznych motocyklistów, pod przewodnictwem znanego ze swej energji kpt. sportowego *Wiesława Modzelewskiego*; poczynił szereg przygotowań zakrojonych na większą skalę.

Przygotowania te nie poszły na marne, a dowodem tego są b. liczne zgłoszenia i zapisy zawodników tej miary co:

Koszczyński (*Mistrz Polski*) startujący w kategorji 350 cm.³ na motocyklu *„Rex—Aema"*.

Rychter (*znany Mistrz torowy Polski*) w kat. 250 cm.³ na mot. *„Ecscelsior"*

Zwiezdowski w kat. 500 cm.³ na mot *O. E. C.*

Hering w kat. 500 cm.³ na mot *„Gnom & Rhone"*.

Hryniewicki w kat. 500 cm.³ na mot. *„Gnom & Rhone"*.

Jakubowski w kat. 500 cm.³ na mot. *„A. J. S."*

Bienert w kat. 350 cm.³ na mot. *„A.J.S.*

Nadmienić należy, że w wyścigu zeszłorocznym brało udział 24 zawodników, a brawurowe zwycięstwo *Tadeusza Koszczyńskiego* (z klubu Unja—Poznań) i przemiły sukces inż. *Witolda Rychtera* (z P. Z. M.), który startował na małej maszynce „Puch" w kat. 175 cm.³, a zwyciężył w kat 250 cm³ i szereg innych zwycięstw, osiągniętych przez *Kołaczkowskiego* (z A. Z. S.—Cieszyn), *Schünborna* (Union—Łódź), *Zwiezdowskiego* (Union—Łódź) i *Polańskiego* (z A. Z. S.—Cieszyn) wykazały bezsprzecznie b. dobrą klasę naszych motocyklistów, bijących wówczas obcych zawodników.

Wyścig tegoroczny napewno wykaże jeszcze *lepszą klasę* jak również jest spodziewane pobicie rekordów z roku ubiegłego.

Dla orjentacji *podajemy tabelę kolejnośc zawodników w poszczególnych okrążeniach:*

O K R Ą Ż E N I A																								
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	XVIII	XIX	XX	XXI	XXII	XXIII	XXIV	XXV
9	9	25	25	25	9	9	9	9	35	35	35	35	35	35	28	28	28	28	28	28	28	9	9	9
25	25	35	35	27	27	27	27	35	28	28	28	28	28	9	9	9	9	9	9	9	9	28	28	28
27	35	27	27	9	35	35	35	28	9	9	9	9	9	28	35	16	16	16	16	27	27	27	27	27
16	27	9	9	20	19	19	28	29	29	16	16	16	16	16	16	27	27	27	27	16	16	16	16	16
35	20	20	20	28	28	28	19	16	16	29	11	11	27	27	27	11	11	11	11	11	11	11	11	11
20	28	29	19	35	20	11	29	23	11	11	12	27	11	11	11	23	23	23	23	23	23	23	23	23
28	29	28	28	19	11	16	16	11	12	12	27	12	12	23	23	12	12	12	12	6	6	6	6	33
19	19	19	16	16	29	29	6	12	6	23	23	23	23	12	12	6	6	6	10	33	33	33	33	6
29	18	18	29	11	34	1	1	6	23	27	7	6	6	6	6	7	7	10	6	2	7	7	7	7
10	10	10	11	29	16	22	23	1	1	1	6	7	7	7	7	10	10	7	33	7	2	2	2	2
1	16	16	22	22	1	6	12	7	27	6	34	2	2	12	10	2	33	33	7	12*				
11	11	11	1	34	6	23	11	34	34	34	2	34	10	10	2	33	2	2	2	10*				
18	1	1	34	1	23	12	22	27	7	7	1	1	34	33	33	35*								
33	22	22	23	6	12	7	7	2	2	2	10	10	33	34	34	34*								
22	26	34	6	23	22	34	34	10	10	10	33	33	1*											
2	34	23	12	12	7	2	2	33	33	33	29*													
7	2	12	7	7	2	10	10	19*																
12	12	6	2	2	10	33	33	22*																
34	7	21	33	33	33	20*																		
23	6	2	10	10	25*																			
6	23	7	18*																					
26	21	33	21*																					
21	3	3	3*																					
3	33	26*																						

Gwiazdka oznacza wycofanie się jeźdźca w danem okrążeniu.

NUMERY STARTOWE: 1. Poschadel I na B. S- A. 2. Wegner na B. S. A. 3. Schleitz na D. K. W. 6. Rychter na Puch. 7. Siebert na D. K. W. 9. Koszczyński na Cotton. 10. Wargin na A. J S. 11. Schônborn na B. S. A- 12. Falcman na B. S. A. 16. Kołaczkowski na Raleigh. 18. Rogowski na Ariel. 19. Poschadel I na B. S A 20 Radzicki na Douglas. 21. Sawicki na A. J. S. 22. Grabowski na Ariel. 23. Zwiezdowski na O. E. C 25. Roehr na Ariel. 26. Steck na B. M. W. 27. Drewa na Harley. 28. Skierka na Triumph. 29. Linowski na Ariel. 32. Polański na Coventry. 34. Borowski na Brough. 35. Bouvain na B. M. W.

Regulamin w skrócie podaliśmy w Nr. 11 „Autolotu", a dla przypomnienia powtarzamy jedynie, że *wyścigi te odbędą się* na obwodzie szos pod Grudziądzem, na dystansie 240 km. (24 okrążeń) dla motocykli pojedyńczych o litrażu cylindrów 175 cm³. i 250 cm.³ i na dystansie 300 klm. (30 okrążeń) dla motocykli pojedyńczych o litrażu cylindrów do 350, 500, 750 i 1000 cm.³

Zgłoszenia osób, posiadających licencje sportowe P. Z. M. lub innych uznanych, państwowych organizacji zagranicznych *przyjmuje sekretarjat* Polskiego Związku Motocyklowego—Waszawa) Wilanowska 18, tel. 312 43 jak również *Klub Motocyklistów* w Grudziądzu ul. Długa 19|20.

Start rozpocznie się o godz. 13-ej, 9 września.

Pociągi do Grudziądza odchodzą: osobowy o godz. 19,10 z dworca Gdańskiego, o godz. 20-ej z dw. Głównego (pośpieszny).

Bileta kolejowe na pociąg osobowy II kl.—25 zł., III kl.—16 zł. na pociąg pośpieszny 25 proc. drożej.

Wyniki wyścigu wraz ze szczegółowym sprawozdaniem podamy w nr. 13.

Na dzień wyścigów red. „Autolotu" wyda specjalny program, który w czasie zawodów będzie rozdawany *gratis*.



Pląsy Rychterowskie.

Świat motocyklowy.

O Mistrzostwo Lwowa.

Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie urządza w dniu 16 września b. r. we Lwowie, *wyścigi motocyklowe o mistrzostwo Lwowa* na przestrzeni *20 km.*

Wyścigi odbędą się na odcinku szosy *Lwów—Mikołajów — Stryj* **start** odbędzie się punkt alnie *o godz. 11-tej* i na tej-że szosie odbędzie się kilometr lance.

Dopuszczeni do wyścigu będą *tylko* zawodnicy z klubów zrzeszonych w P. Z. M. posiadający prawa jazdy i licencje P. Z. M.

Zgłoszenia przyjmuje zarząd fir. *„Scott i Pawłowski"* pl. Halicki 7, lub *„Maraton"* ul. Akademicka 22 we Lwowie.

Wpisowe przy zgłoszeniu do dnia 14 b. m. *10 zł.* (dla członków *M. K. M.* 5 zł.) w dniu 15 wrześria podwójne, a ostateczne zamknięcie zgłoszeń nastąpi w tym samym dniu o godz. 18-j.

Motocykle zgłoszone zostaną podzielone na *klasy:*

Motocykle pojedyncze:

Kategorja A do 175, 250, 350, 500 i ponad 500 cm.³.
Kategorja B do 350, 600, 1000 i ponad 1000 cm.³.

Kierowcy startują w dwóch grupach w *Kat. A.* osobno i w *kat. B.*

Motocykle zostaną ustawione na starcie w kilku rzędach po cztery pojazdy. Start odbywać się będzie w każdej klasie oddzielnie w przerwach 5-cio minutowych, przy zapuszczeniu silnika w miejscu *punktualnie o godzinie 11-tej* na 23 klm. szosy *Lwów—Mikołów*.

Nagrody w żetonach, po trzy nagrody w każdej klasie i kategorji, wzależności od ilości startujących w każdej klasie, za pierwsze miejsca nagrody honorowe, a spis nagród będzie ogłoszony przed zawodami. Za najlepszy czas dnia zwycięzca otrzymuje tytuł *mistrza Lwowa*, oraz szarfę o barwach miasta ze srebrnym emblematem. *Rozdanie nagród i bankiet* odbędzie się wieczorem o godz. 21-ej w hotelu Krakowskim przy pl. Bernardyńskim.

Sygnalizujemy:

Do pp. Motocyklistów.

W porozumieniu z *Polskim Związkiem Motocyklowym*, wprowadziliśmy począwszy od numeru 11 stałą rubrykę p. t. **„Świat motocyklowy"**, w rubryce tej będziemy zamieszczać ważniejsze wiadomości ruchu motocyklowego w Polsce i zagranicą jak również będziemy informować Czytelników naszych o wszystkich decyzjach i imprezach P. Z. M., oraz klubów motocyklowych w Polsce.

Łódzki Raid Automobilowy.

Łódzki Automobil-Klub organizuje w dniach *15 i 16 września r. b.* wojewódzki raid automobilowy.

Trasa raidu ułożona będzie w dniach najbliższych, a ywnosić będzie przypuszczalnie przeszło 600 km.

W raidzie będą uczestniczyć wyłącznie członkowie Łódzkiego Automobil-Klubu, ponieważ jest to *ściśle wewnętrzno-klubowa impreza.*

Echa Raidu Alpejskiego.

„Alpejski Międzynarodowy“ raid, w którym brał udział zespół trzech samochodów „Minerwa“ 12 CV. 6-cylindrowych *„ściśle seryjnych“*, zdobył *„Międzynaro dowy Puhar Alpejski“.*

Był to raid wyjątkowo trudny. Składał się z 5 etapów tworzących bieg około 2000 klm. po przez najwyższe przełęcze Alp włoskich, szwajcarskich i austryjackich. Dla zorjęt wania się podajemy marszrutę jaką musiały prz: być rywalizujące samochody:

12 Sierpnia *„Medjolan — Lugano“* 366 klm. po przez przełęcz Simplońską (2089. mtr.), Furka Pass (2436 mtr.), St. Gothard (2111 mtr.).

13 Sierpnia *„Lugano — Meran“* 290 klm. przez przełęcz Stilefer (2756 mtr.).

14 Sierpnia *„Meran — Belluno“* 361 klm. przez Mendel Pass (1360 mtr.) i la Madonna di Campiglio (1515 mtr.).

15 Sierpnja *„Belluno — Villach“* 391 klm. przez Rolle Pass (1984 mtr.) Predazo Pass (1026 mtr.) Pardoi Pass (2250 mtr.) Faltarego Pass (2117 mtr.)

16 Sierpnia *„Villach — Monachjum“* 345 klm. przez Katchberg (1641 mtr.) Tauern (1748 mtr.)

Wyścig odbywał się przy systemie zamkniętych parków, t. j. że odnawianie zapasów naprawy i przebywanie komor celnych nie odliczały się od czasu zużytego na jazdę. Aby zdobyć Puhar, samochody tej kategorii powinny były osiągnąć przeciętną *szybkość minimalną 47 kilometrów* na godzinę t. j. szybkość średnią nadzwyczaj wysoką i przed wyjazdem uznawaną przez większość konkurentów, wobec trudności trasy, za niemożliwą do osiągnięcia. Samochód, któryby nie osiągnął w ciągu jednego etapu oznaczonej szybkości minimalnej, *tracił klasyfikację*, a Puhar był ostatecznie stracony dla całego zespołu.

Trzy samochody *„MINERVA“* wspaniale prowadzone przez pp. *Goujen Van Pareye i Jenssens* cudownie zwalczyły wszystkie trudności. *Był to*, mówił po powrocie p. Goujon przywódca zwycięskiego zespołu,— *wyścig silnika i hamulców.* Tak jeden jak i drugi wypełniły swoje zadanie w sposób przewyższający wszystkie nasze nadzieje. Nie zdarzył się nam najmniejszy mechaniczny kłopot.

Jednem słowem, zdobywając *Puhar Międzynarodowy Alpejski* samochody *„MINERVA“ 12 CV. 6-cylindrowe*, dały wspaniały dowód swych zalet t. j. dokładności w działaniu i wytrwałości. Powodzenie to jest tembardziej znamienne, że osiągnęły je samochody ściśle seryjne, a nie specjalnie przygotowane do tej próby.

Dodać trzeba, że samochodom „MINERVA“ przez całą drogę towarzyszyła potężna „MINERVA“ 32 CV., karosowana jako półciężarówka, która dostarczała potrzebnych zapasów. Te cztery samochody przebyły w ciągu niecałych 10 dni więcej jak 5000 klm. z których 2000 w najwyższych górach Europy Centralnej *i wróciły do Belgji nie mając ani razu najmniejszego defektu.*



Rogoziński pod gazem...

Na wirażu:

10 plag automobilisty polskiego.

Nie trzeba tu się zabardzo głowić, żeby te 10 plag automobilisty polskiego odnaleźć. Trudniej daleko—ale nie kierowców to sprawa — na owe 10 plag znaleźć lekarstwo.

Pierwsza plaga — to oczywiście droga taka, jaka łączy np. Warszawę z Radomiem. Na niektórych odcinkach tej arcyważnej arterji najlepiej resorowane i najsilniejsze wozy nie powinny posuwać się z szybkością większą niż 20 klm. Jak złu zaradzić? Oddać pod sąd cały skład technicznego nadzoru takich „szos“, zbadawszy uprzednio jak dysponowano funduszami na ich konserwację.

Drugą plagą są śpiący woźnice i niezjeżdżające na bok fury. Trzecią plagą — pasące się lub spacerujące na szosach bydło i konie, kury, trzoda chlewna — no i nieszczęsne gęsi, których ginie codziennie kilka tuzinów na szlakach polskich, na co rady niema, gdyż gęsi potrafią lecieć całą chmarą, w powietrzu atakując pędzącą maszynę. Kto tu mógłby poradzić? Szkolenie ludności za pomocą obwieszczeń — a grunt kar, nakładanych przez lotne patrole policji, których polski sport automobilowy domaga się oddawna.

Szkolenie pomoże również na plagę czwartą: dzieci — Na 78 klm. między Radomiem a Kielcami pięcioro dzieci rzucało kamieniami w samochód; grupa bachorów żydowskich zastawiła szeregiem szosę z głupich żartów; troje dzieci przebiegło tuż przed samochodem „dla sportu“; jeden 10 letni spryciarz zdążył pod Szydłowcem przejechać po grzbiecie kierowcy batem — i uciec potem w pole. Czy nie rozmowy „dorosłych“ nastroiły tego brzdąca tak „wrogo“ do automobilizmu?

Plagą piątą są różne kolejki, przecinające gładką i dobrą szosę ostremi kantami szyn. I tak zdarzają się wypadki, jak na szosie Pińczów—Kielce, że kolejka urządza sobie bocznicę wpoprzek szosy, przytem szyny są położone tam kilkakrotnie na podkładach, a podkłady poprostu leżą na szosie. Jedyną, szybko skutkującą radą byłoby odnaleźć inżyniera ruchu takiej kolejki i bić go tak długo flachcęgami po tępej głowie, aż zrozumie — że to boli.

Zaczem idzie plaga szósta, t. j. sam pan dozorca czy majster szosowy, który zapala czerwoną latarkę przy naprawianej szosie kiedy chce, a kupy sutra i pryzmy kamieni z reguły układa lub układać pozwala na samym wirażu, na wewnętrznym jego łuku. Na każdym wirażu w Polsce—śmiem to twierdzić — całemi miesiącami leży taka solidna propozycyjka do wywalenia się.

Plaga siódma — to jarmarki, urządzane w miasteczkach właśnie na szosach, biegnących przez nie; plaga ósma — to straszliwe wjazdy i wyjazdy z miast powiatowych i nawet wojewódzkich i nawet stołecznych; winni tu są już bezwzględnie przedstawiciele i kierownicy władzy administracyjnej, którzy ze względu na bezpieczeństwo publiczne mieliby prawo i słuszność do ostrego działania w tej mierze na samorządy, które należy poprostu zmuszać do liczenia się z elementarnemi wymaganiami komunikacji samochodowej.

O pladze dziewiątej — zabytku wieków średnich — t. j. o rogatkach, przy których żydek żąda myta w postaci pół — czy — dwu-złotówek — już pisaliśmy również niejednokrotnie. Żyda takiego — choćby wypadkiem był chrześcijaninem, należy wydrwić, zbesztać, czy obić wreszcie, ale w żadnym razie na jego żądania się niegodzić. Na tę szykanę, skoro sprawa zniesienia rogatek tak się przewleka, pomimo wielokrotnych nalegań całej opinji publicznej polskiej — odpowiedzieć trudno inaczej.

Dziesiątą (czyżby ostatnią?!) plagą automobilisty — jest sam automobista — ten niedołężny, lekkomyślny i „podgazowany“. Niestety, tak! Ale myślimy tu głównie o kierowcach autobusowych. Piszącemu te słowa zdarzyło się, że na tuzin spotkanych w nocy autobusów ani jeden nie zgasił reflektorów. Niektórzy z tych złośliwych partaczy mają przy sobie ciemne szkła które zakładają, aby niedać się oślepić, sami zaś ani nie przyhamowywują przy mijaniu maszyn.

Ach, gdyby tak można było za każdą z tych dziesięciu plag — wsypać komu należy choćby po jednej...

Twos.



Bywa i tak... *(A. Baran po wypadku)*

Używany samochód.

Istnieje znana anegdota o pewnym amerykaninie, który pragnął sprzedać swego używanego Forda. Gdy wszelkie sposoby zawiodły, ogłosił, że w dniu takim-to-a takim samochód jego stać będzie przy zbiegu takich to-a-takich ulic o godzinie 12-ej i że pierwszy, kto do niego wsiądzie, *stanie się jego właścicielem.* W dniu oznaczonym o oznaczonej godzinie w oznaczonym miejscu stało coś około setki używanych Fordów...

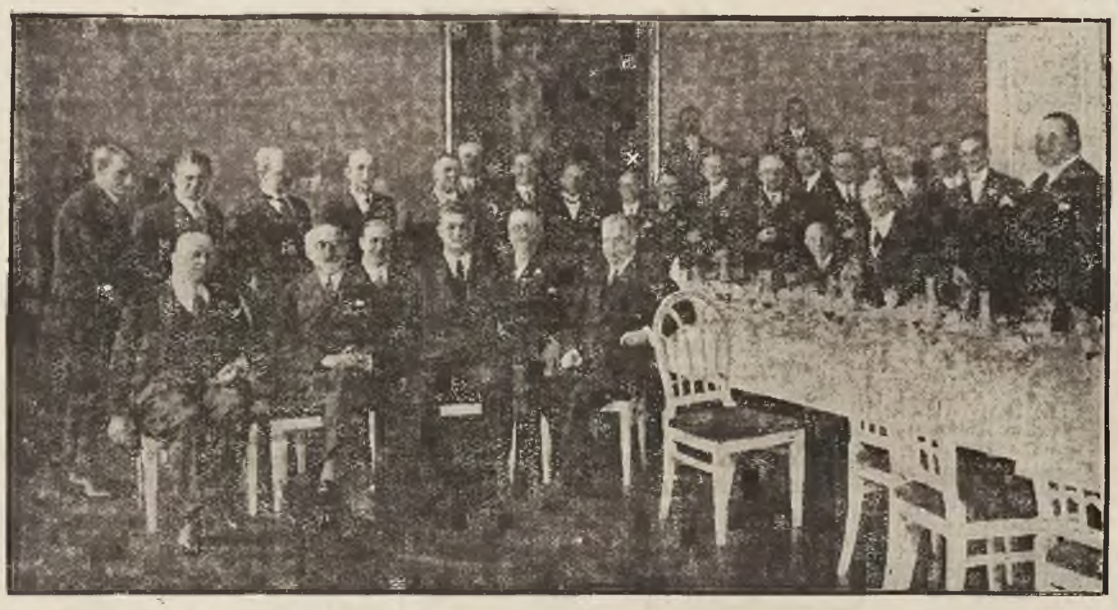
Dowcip, zakrojony na modłę amerykańską, puszczony może przez samego Forda dla zaznaczenia, iż *nie warto kupować używanych Fordów*, lokując raczej gotówkę w nowych. Dowcip, który może w Ameryce znajdzie zastosowanie nietylko dla samochodów Forda. Inaczej jednak rzecz się ma w Europie. Tu używany samochód jest rzeczą nader częstą, w Londynie zaś nawet istnieje stała wystawa sprzedaży samochodów używanych, istnieją specjalne przedsiębiorstwa, mające na celu nabywanie samochody używane, remontowanie ich i sprzedaż. Niektóre firmy cieszą się dobrą opinją i prosperują niejednokrotnie lepiej od fabrycznych przedsiębiorstw— ale w Londynie. W Warszawie — inaczej. Samochód używany rzadko kiedy kupuje się okazyjnie u przedstawiciela, przeważnie pochodzi on z rąk prywatnych. Chcesz go nabyć? I niechcesz być *„orżniętym“*? Kilka uwag tedy warto sobie zapamiętać.

Nabycie samochodu używanego kryje w sobie *zawsze jakoweś niebezpieczeństwo*, przedewszystkiem bowiem nigdy nie wiemy, w jakich rękach znajdował się samochód i dla jakich zostaje sprzedany powodów. Nabycie samochodu używanego z rąk prywatnych ma jednak tę dobrą stronę, iż można go nabyć po tańszej cenie, niż w salonie samochodowym. Przedewszystkiem jednak przy nabywaniu samochodu używanego z rąk prywatnych należy zarządać próby jego — i to próby nie po Warszawie, lecz conajmniej stukilometrowej jazdy. Jeśli sprzedawca sprzeciwi się tego rodzaju propozycji, znaczy, iż boi się jej, lepiej tedy z kupna skwitować. Jeśli wymawia się kosztem paliwa—poniesmy je raczej sami. Gdy zaś już jedziemy to spróbujmy maszyny nietylko na ulicach miasta, nietylko na jakiejś prostej drodze, ale wypuśćmy się na drogi boczne, na wiraże, używajmy akceleratora w całej jego skali, od najwolniejszych do maksymalnych obrotów silnika. Taka tylko bowiem próba może dać nam pojęjęcie o jakości i stanie kandydata na nasz samochód.

Jeśli próbna jazda wypadła pomyślnie, jeśli w czasie jej trwania nie zauważyliśmy

żadnych podejrzanych szumów, zgrzytów, strzelania itd. *przejść wypada do rzeczowego przeglądu samochodu*. Tu przedewszystkiem sprawdzić wypada stan skrzynki przekładniowej, jej działanie i stan poszczególnych trybów, dalej stan dyferencjału (po to właśnie m. in. jeździliśmy po drodze krętej), grę kół, wreszcie przegub kardanowy, *jako czynnik bardzo ważny*, a wielokrot nie zapominany. Z kolei rzeczy stan kierownicy i jej luz stanowią czynniki bardzo doniosłej wagi.

Najwięcej uwagi poświęcić należy silnikowi i tu z góry zaznaczyć trzeba, iż, o ile inne części samochodu i ich stan można ostatecznie badać samemu, o tyle silnik jest organizmem tak skomplikowanym, iż trudno bez gruntownej znajomości rzeczy określać stan jego. Można jednak przeprowadzić badanie powierzchowne, które, nie będąc ostatecznie miarodajnem, da jednak wiele. Przy badaniu silnika *sprawdzić ręką chłodnicę*, czy nie jest ona gorącą, częstokroć bowiem sprzedawca, chcąc wykazać sprawność zapuszczania silnika, trzyma go przez czas dłuższy w ruchu, poczem silnik, będąc rozgrzanym, zapala odrazu. Przy obracaniu korby ręcznej badać należy opór stawiany przez tłoki. Im opór ten jest mniejszym, tem więcej danych przemawia za wytartemi tłokami i pierścieniami. Wreszcie dłuższe działanie silnika, spowodowane przy pierwszej próbnej jeździe, wskaże nam stopień grzania się silnika i sprawność działania chłodnicy. Te wstępne badania dadzą już jak powiedziałem, pewne dane stwierdzające ogólny stan silnika i samochodu. Z kolei jednak rzeczy nie należy odżałować niewielkiej sumy pieniędzy na fachową ekspertyzę, która ostatecznie ustali w wypadkach wątpliwych stopień uszkodzeń czy niedokładności.



Bankiet po odbytym Kongresie F. I. C. M. w Kopenhadze. W dniu tym t. j. 16.IV 28 r. P. Z. M. został przyjęty do *Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych*, a reprezentowany był przez p. *Wiesława Modzelewskiego* (*x*).

Te ogólne uwagi rzucamy tu w przekonaniu, iż *pomogą one niejednemu* z tych, którzy chętnie staliby się posiadaczami samochodu używanego. Postaramy się w dalszym ciągu poinformować czytelników przystępnie o szczegółach samochodu, by mogli oni, orjentując się zasadniczo, ustalać, *czy o danym objekcie warto wogóle mówić*, czy nie.

Lech K.

1/10 SEKUNDY.

1/10 sekundy! Mrugnięcie powieką. A jednak, w ocenie wyników sportowych, tak krótki czas ma nieraz ogromne znaczenie. Jeśli biegacz wyprzedzi zawodnika o jeden metr na dystansie 100 m., to właśnie czas jego będzie lepszy o 1/10 sek. A jeżeli różnica będzie mniejsza? *Jak ją chwycić?* Wymieniamy wtedy zwykle jakąś część ciała zwycięzcy, np. zwyciężył o *„szyję”* jeśli mowa o koniu, lub o *„pierś”* gdy mamy na myśli człowieka, ściślej biorąc mężczyznę. Określanie temi słowy zwycięztwa niewiasty mogłoby, hm.... wywołać może protesty i niezadowolenie. Ocena taka bowiem będzie zależna od profilu uroczej lekkoatletyczki. A zatem miara długości tu nie wystarcza. Porzućmy inne, jak np. miarę objętości, a wróćmy do czasu.

Będzie to nawet nieodzowne w wypadku stopowania (t. j. mierzenia czasu) zawodników, startujących pojedyńczo, jak to nieraz ma miejsce na wyścigach samochodowych w Polsce.

Podkreśliłem ten wyraz *„w Polsce”*, gdyż zagranicą podczas wyścigów startują wszystkie wozy razem (przynajmniej jednej kategorji). U nas jest to często niemożliwe ze względu na wąskość naszych szos. Jednak czas zmierzyć trzeba i to dokładnie. Wszakże przy szybkości 120 klm. na godzinę zwycięztwo o 1 metr odpowiada różnicy 0,03 sek. (trzech setnych sekundy!) Jak uchwycić taki ułamek, kiedy najszybszy ruch mięśni ludzkich, t. j. mrugnięcie powieką wynosi zaledwie 1/15 sekundy.

Ażeby dać sobie z tem radę, można zastosować jedną z dwóch metod.

Pierwsza polega na zwiększeniu dokładności pomiarów, przez użycie pomocy 2 względnie 3 chronometrażystów. Jeśli jeden zanotuje czas 5, drugi 7, a trzeci 8, to przyjmiemy, jako ostateczny wynik średnią arytmetyczną z tych trzech danych, to znaczy $5+7+8=20:3=6,66$ sek.

Metoda ta może dać niezłe rezultaty tylko na zamkniętym torze, t. j. jeśli ten sam kontroler chwyta moment startu i chwilę przybycia do mety.

Co innego będzie, gdy trzeba wystopować zawodnika na torze prostym. Dotychczas posługiwano się w tym celu telefonem, prowadzącym od startu do mety. Technicznie odbywa się to w sposób następujący. Starter czyli sędzia prowadzący wyścigi podaje telefonicznie sędziemu na mecie komendę *„raz, dwa, trzy!”* Jednocześnie machnięcie chorągiewką jest sygnałem odjazdu dla zawodników. Sędzia na mecie przy słowie *„trzy”* naciska *„stoper”* (czyli chronometr).

W chwili zbliżania się zwycięzcy do mety, woła w telefon: *„uwaga, uwaga, uwaga..... stop!!!”* zatrzymując jednocześnie zegarek.

Dla otrzymania większej dokładności pomiarów, stopują jednocześnie obaj sędziowie i na starcie i na mecie. Często jest jeszcze kilku dodatkowych chronometrażystów. Jednak metoda ta, aczkolwiek względnie tania i prosta, ma wiele wad, z których główną jest mała dokładność, spowodowana sumującemi się błędami poszczególnych obserwatorów. Pozatem podawanie sygnałów telefonicznych jest utrudnione przez hałas motorów przed startem. Różnice pomiędzy wskazaniami z trzech zegarków wynoszą nieraz do 2 sekund, co daje wyniki zupełnie nieprawdziwe.

W celu uniknięcia takich i podobnych niedokładności w działaniu, wprowadzono obecnie w życie chronometry elektryczne, działające bez pomocy rąk ludzkich. *Są one dokładne, proste, łatwe do obsługi tylko.... bardzo drogie*.

Działanie takiego chronometru jest następujące: na linji startu, o kilka cali nad ziemią przeciąga się sznurek, przywiązany do wyłącznika elektrycznego. W chwili ruszenia z miejsca, przednie koła wozu naciskają na sznurek, pociągając za wyłącznik, który łączy obwód prądu w linji, prowadzącej do mety. Na mecie ustawiony jest właściwy chronometr. W momencie, gdy rozpędzony wóz przemknie się nad linją mety, naciska on tam drugi sznurek. Obwód prądu jest przerwany i zegar zatrzymuje się.

Dokładność pomiarów takim przyrządem jest bardzo wielka; *błąd nie przenosi 1/100 sekundy*.

Pozatem sposób ten ma ważną zaletę: żaden z zawodników nie może mieć pretensj, do startera, że zbyt nerwowo nacisnął stoperi ani do sędziego na mecie, że spał podczas biegu i obudził się dopiero po przejechaniu wozu.

T. H.

Rzut oka

na rozwój lotnictwa komunikacyjnego w Polsce.

Przystępując do rozpatrywania tego doniosłego w życiu gospodarczem problemu, należy przedewszystkiem odpowiedzieć na pytania następujące:

Czy Polska, nie mając dzisiaj należycie rozbudowanego przemysłu lotniczego, nie posiadając własnych wypróbowanych prototypów—powinna była się starać o rozwój komunikacji powietrznej? A jeśli tak, to jaką sieć połączeń lotniczych powinna była rozwinąć: krajową czy zagraniczną?.

Odpowiedź na pierwsze pytanie będzie twierdząca. Polska w pochodzie lotniczym państw cywilizowanych nie mogła pozostać na uboczu Musiała uruchomić komunikację lotniczą choćby tylko dla celów propagandowych, liczyć się bowiem trzeba z tą okolicznością, że społeczeństwo musi się do nowego środka lokomocji przyzwyczaić, musi się z nim zżyć.

Co się tyczy odpowiedzi na drugie pytanie, to w tym kierunku wypowiedzieć się należy za równoczesnym rozwojem sieci wewnętrznej i zagranicznej.

Pierwsza łączyć będzie poważniejsze ośrodki życia gospodarczego w kraju—druga — utrzymywać stały kontakt z większemi centrami europejskiemi. Szlachetna rywalizacja na tem polu poszczególnych państw przyczyniać się niewątpliwie będzie do rozwoju lotnictwa komunikacyjnego

Rozbudowa lotnictwa cywilnego sprzyjać będzie również w wysokim stopniu rozwojowi przemysłu lotniczego.

Jaki jest stan komunikacji powietrznej w Polsce w chwili obecnej?

Polska komunikacja lotnicza powstała w r. 1921 przez uruchomienie linji Warszawa—Paryż przez Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej.

Dopiero w r. 1922 powstaje pierwsza polska Spółka z ogr. por. pod nazwą „Aerolloyd”, która z biegiem czasu uruchamia komunikację na przestrzeniach: Gdańsk—Warszawa—Lwów, potem Warszawa—Kraków—Wiedeń, Kraków—Lwów, a wreszcie Kraków—Brno—Wiedeń.

W roku 1925 Spółka z ogr. por. przekształciła się w Spółkę Akcyjną pod nazwą: „Polska Linja Lotnicza Aerolot”

W r. 1925 powstaje druga Spółka Lotnicza w Polsce, pod nazwą „Aero”, oblatująca linję Warszawa—Poznań, wzgl. Warszawa—Łódź—Poznań (ostatnio wymienioną przestrzeń oblatuje tylko przez krótki okres czasu).

Sieć powietrzna w Polsce chwilowo oblatywana wynosi 4.790 klm. długości

Jeżeli spojrzymy na sieć lotniczą i dodamy, że właściwie od r. 1925 poza przybyciem linji Kraków—Brno—Wiedeń, obsługiwanej przez „Aerolot” nie przybyła żadna nowa linja, to stwierdzić będziemy musieli, że mowy o faktycznem rozwoju komunikacji lotniczej w Polsce dotychczas być nie może.

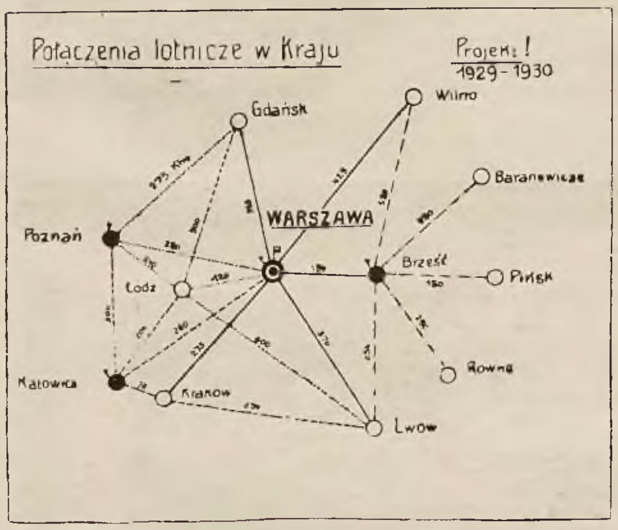
Nie mając zamiaru wchodzić w przyczyny tego zjawiska, zastanawiamy się jedynie nad kwestją racjonalnej rozbudowy lotnictwa komunikacyjnego w Polsce na najbliższy okres czasu.

Rozwój lotnictwa powinien iść w dwóch kierunkach, a mianowicie:

1) rozwój wewnętrznych linji lotniczych, czyli stworzenie sieci, któraby łączyła większe miasta (ośrodki przemysłowo-handlowe), pomiędzy sobą oraz ze stolicą,

2) rozwój linji zagranicznych, łączących Warszawę ze stolicami państw ościennych, od których istnienia zależałoby dalsze bezpośrednie połączenie ze stolicami państw europejskich na północy, południu, wschodzie i zachodzie.

Połączenie lotnicze w kraju lub zagranicą uwidocznione są na poniżej zamieszczonych wykresach.



Dla uruchomienia tych linji należałoby w pierwszym rzędzie korzystać z samolotów, jakie dotychczas są w Polsce używane przez już istniejące Towarzystwa lotnicze, uzupełniając park lotniczy istniejących wzgl. mających powstać, nowych towarzystw przez dalszy zakup, wzgl. fabrykację samolotów o pojemności 6—8-miu osób.

Dla ruchu na linjach zagranicznych należałoby używać samolotów wielosilnikowych o dużym ciężarze użytecznym (minimum dla 12 tu pasażerów.)

Chcąc zatem zorganizować należycie polskie lotnictwo komunikacyjne, dostosowując się do wyżej wymienionych projektów, koniecznem jest stworzenie jednego wielkiego towarzystwa lotniczego które dla celów rozwiązania ogólnych zagadnień, czy to organizacyjnych, czy technicznych, administracyjnych, czy też finansowych posiadać winno jedną centralę z siedzibą w Warszawie oraz cztery oddziały z siedzibami w Warszawie, Poznaniu, Katowicach i Brześciu n B.

Jako oddziały tego centralnego towarzystwa funkcjonować by mogły już istniejące, wzgl. mające powstać towarzystwa lotnicze dla połączeń krajowych, lub zagranicznych.

Tego rodzaju koncepcja będzie miała również i tę dobrą stronę, że zdobyty w ciągu kilku lat materjał doświadczeniowy sprawnie już funkcjonujących linji lotniczych nie pójdzie na marne.

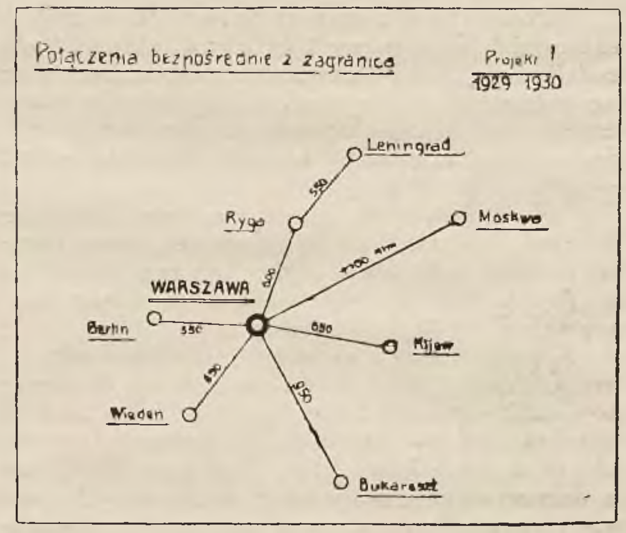
W miastach przeznaczonych na siedziby dla oddziałów powinny się znajdować warsztaty, umożliwiające dokonywanie wszelkich drobnych napraw samolotów, a oprócz tego powinny być założone składy z częściami zapasowemi dla płatowców i silników wszystkich typów, używanych przez oddział towarzystwa w podległym danej siedzibie rejonie.

Niezależnie od tego w Warszawie pod zarządem centrali znajdować się powina stocznia lotnicza (istnieje już przy jednym z czynnych towarzystw lotniczych), w której dokonywane byłyby naprawy i remonty samolotów wzgl. silników wszystkich towarzystw lotniczych, oraz stworzony centralny skład części zapasowych dla wszystkich typów.

Dla uruchomienia projektowanych linji wewnętrznych potrzeba byłoby w przybliżeniu około 50 samolotów jednosilnikowych (biorąc za podstawę 1 samolot na 200 klm.). Ponieważ istniejące towarzystwa posiadają około 20 samolotów, brakowałoby dla umożliwienia uruchomienia linji krajowych wg. niniejszego projektu jeszcze 30-tu samolotów. Dla tych samolotów trzeba by mieć przynajmniej 100 silników i odpowiedni stok części zapasowych, wystarczający na okres jednego roku.

Do połączeń zagranicznych należałoby naznaczyć narazie 15 płatowców wielosilnikowych ze 100 proc. zapasem silników i odpowiednim stokiem części zapasowych.

Jeżeli wyjdziemy z założenia, że wobec chwilowego stanu, przed upływem dwóch lat nie może być mowy o uzyskaniu własnej wytwórni, własnego typu samolotu i licząc że prototyp mógłby być wykonany dopiero w r. 1929 to najwcześniej w roku 1930 moźnaby przystąpić do budowy pojedyńczych samolotów, względnie produkcji seryjnej. A zatem dla przeprowadzenia omówionego projektu zmuszeni bylibyśmy istniejące towarzystwa wzgl. mające powstać zaopatrzyć narazie w samoloty nabyte zagranicą wzgl. użytkować w kraju licencje już nabyte zagranicą.



Przez takie ujęcie sprawy rozwoju lotnictwa w najbliższej już przyszłości zlikwidowalibyśmy zastój, istniejący u nas właściwie od roku 1925 i w ogólnym pędzie do rozwoju komunikacji powietrznej zajmowalibyśmy poczesne miejsce narówni z innemi państwami kontynentu europejskiego.

A. K.

Wypadki i zdarzenia:

Dalekie echa wyprawy Nobilego

doszły nas w dniach ostatnich. Echa smutne — może najsmutniejsze. Śmierć Amudsena. *Znaleziono szczątki* samolotu na którym *Amudsen* i lotnik francuski *Guilbaud* udali się z pomocą nieszczęsnej wyprawie. Historja oceni całość postępowania Nobillego. Czy nie był tylko wykonawcą pomysłów, — wykonawcą mniej lub więcej nieudolnym, rozkazów — dyktatora włoskiego. W każdym razie dziwne oficjalne milczenie pokryło całą tą wyprawę, a gdy prasa sowiecka zaczęła rozpisywać się więcej o nieudanej wyprawie, spowodowało to aż interwencję poufną posła włoskiego w Moskwie z żądaniem zakazania wywiadów lotnikowi Czuchnowskiemu i innym członkom ratunkowej ekspedycji sowieckiej. W ten sposób zakneblowano usta tym ludziom, którzy najwięcej mieli do powiedzenia w tej sprawie poza członkami wyprawy. Historja oceni wszystko. A śmierć Amudsena będzie pieczęcią, która zamknie ocenę wyprawy Nobilego, niezależnie jak go ocenią jako *Nobilego-bohatera, czy Nobilego-niedołęgę,* który nie był wart, by *ginął dla niego bohater bieguna.*

Milczenie pokrywa grób ś. p. porucznika Szałasa

Milczenie tem przykrzejsze, że dotyczące nas i spraw naszych bliżej. Po nieudanym locie majorów Kubali i Idzikowskiego ogłoszono wkrótce ich raport służbowy, nie mówiąc już o artykułach majora Kubali w amerykańskim dzienniku „NEW YORK TIMES" artykułach bardzo obszernych i dokładnych. Tymczasem tutaj nie wiemy nic ani o ogłoszeniu raportu, ani też o jakichkolwiek innych miarodajnych enuncjacjach. Najbardziej miarodajny jest w tej chwili *nakaz milczenia dany por. Kalinie* przez jego władze wojskowe. Sprawa ta budzi zainteresowanie w opinji publicznej i już „KURJER WARSZAWSKI" wystąpił w tej sprawie. Tak samo jak *sprawa nieudanego lotu Kubali i Idzikowskiego* nie była tajemnicą stanu, tak samo nie jest nią tragiczny lot bagdadzki. Ogół obywateli, za których podatki urządza się tego rodzaju imprezy, ma prawo do żądania wyjaśnień i stwierdzenia, kto ponosi winę śmierci jednego z najlepszych polskich pilotów, lub też winien nabrać przekonania, iż był to *nieuchronny wypadek.*

———

Walka między kolejami a autobusami

w Anglji rozgorzała na dobre. Konkurencja autobusów okazała się tak skuteczna, że koleje angielskie muszą obniżać ceny. Tymczasem towarzystwa eksploatacji autobusów potrafiły przeprowadzić ceny jeszcze niższe od kolejowych, ale nadto wprowadziły ostatnio na linji *Londyn Liverpool* autobusy sypialne, zaopatrzone także w bufety. Koszt przejazdu takim autobusem wynosi po przeliczeniu około 50 złotych.

Mimowoli nasuwają się nam smutne spostrzeżenia na temat naszych autobusów. *Czy można być tak zuchwałym* i przypuszczać, by mogły one konkurować z czemkolwiek, prócz kolejek podmiejskich? I to nawet nie, bo przecież pociągi kolejek *nie wpadają tak często do rowów.*

Trafił kulą w płot mówiliśmy dawniej; czy jednak nie możnaby unowocześnić teraz tego dawnego powiedzenia i mówić: *Trafił jak autem w słup, trafił jak autem w płot* — bardziej odpowiadałoby to chyba rzeczywistości, albo jeszcze inaczej — *trafił jak autem w rów.*

Ostatnio tak trafiła w płot na Książęcej jedna z taksówek. Pasażer prawdopodobnie nie był tem zachwycony, bo odwieziono go z wstrząśniętym mózgiem i ranami na głowie do szpitala, nie była tem napewno zachwycona maszyna, której zderzenie *oderwało tylne nogi,* kierowca wprawdzie wyszedł cało, teraz jednak nie siedzi przy kierownicy, tylko gdzieindziej, aż do wyjaśnienia sprawy. To też *nie należy do przyjemności.*

Niezawsze maszyna zderza się z płotem, słupem, czy drzewem. Jak się uprze to potrafi zderzyć się z cyklistą, jak to się stało w zeszłym tygodniu pod Bydgoszczą. Zderzenie skończyło się tragicznie — cyklista zabity na miejscu.

Nie pomoże Herkules przeciwko wielu,

ani autobus przeciwko rojowi szerszeni. Tak zdarzyło się niedawno w Niemczech, obok *Espasingen. Szerszenie zaatakowały* takiego dużego, głośno bzykającego bąka, zwanego autobusem, wywróciły go do rowu, pokąsały kierowcę, a skutkiem wywrotu rannych zostało lekko 8 pasażerów. *I owady chcę mieć swój dzień siły — czasami.*

Czas odnowić prenumeratę!

Na marginesie.

W niniejszym numerze, omawiamy wiele o sporcie motocyklowym. Niepodobna pominąć milczeniem smutnego faktu, iż w Polsce sport motocyklowy nie stoi *na wysokości swego zadania.*

Bezpośrednią przyczyną jest tu zbyt mała liczba specjalnych stowarzyszeń sportowych, któreby nad rozwojem tego sportu pracowały i drogą organizacji różnych imprez budziły zainteresowanie ogółu. W dalszym ciągu na przeszkodzie w rozwoju, stoi tu wyrobione w społeczeństwie mylne pojęcie, iż motocykl jest luksusem, dostępnym jedynie dla tych, którzy chcą widzieć w nim tylko pewnego rodzaju przyjemność, i będą zmuszeni liczyć się z kosztami utrzymania motoru.

Powoli przyzwyczajamy się do tego, iż samochód zaczynamy traktować jako *potrzebę codziennego życia*, który nie jest żadną kosztowną zabawką, a w znacznym stopniu przyczynia się do zwiększenia dochodów posiadacza auta, chociażby auto to nie było nawet zwykłą taksówką.

Z motocyklem rzecz się ma zupełnie inaczej. Nie zdajemy sobie do tej pory sprawy z tego, jak wiele czasu ten tak szybki i wygodny środek lokomocji, nam może zaoszczędzić czasu i pieniędzy.

Największym wrogiem rozpowszechnia się motocykli i braku należytego zainteresowania jest brak odpowiedniego wyszkolenia kandydatów na sportowców motocyklowych. Uczenie się z katalogów, podręczników lub u domorosłych „*znachorów*" motorowych, jest nietylko niedostatecznem, ale nawet w wielu wypadkach szkodliwem.

Na zrażanie się do motocykla i na opinję publiczną wpływa to, jak często widzimy na ulicach jakiegoś *sportowca-samouka*, nie mającego najmniejszego pojęcia jak się z motorem obchodzić, męczącego się kilka godzin nad puszczeniem motoru i to w wielu wypadkach bezowocnem. W wielu wypadkach sportsmen ten (oczywiście od stóp do głów ubrany jak lotnik przy wyprawie na biegun) bierze motor za kierownik i pod eskortą roześmianej gawiedzi prowadzi go do mechanika, który za najmniejszą reperacje (częstokroć udaną) bierze bajońskie sumy. W rezultacie, nasz biedny sportowiec, po kilku takich wypadkach zniechęca się, sprzedaje motor i więcej motocyklem nie interesuje się.

Konieczne jest programowe wykształcenie, prowadzone pod kierunkiem wybitnych fachowców, od dłuższego czasu w tej dziedzinie pracujących, to też z przyjemnością zaznaczamy, iż w roku bieżącym, jedna z najlepszych szkół samochodowych w kraju, szkoła *inż. A. Tuszyńskiego w Warszawie, ul. Złota 25*, równorzędnie z kursami samochodowemi i traktorowymi wprowadziła kurs motocyklowy. Samo nazwisko inż. Tuszyńskiego jest rękojmią, iż kursa postanowione są na należytym poziomie naukowym i nie wątpimy, iż wielu kadydatów do jazdy na motocyklach, a nawet i obecnych posiadaczy motocykli nie omieszka skorzystać z cennych wskazówek, jakich dobrze prowadzona szkoła może udzielić, a tem samem oszczędzi sobie wielu rozczarowań i kosztów.

2×2 *M. R.*

Po wypełnieniu przesłać do administracji „Autolotu"

Do
Administracji tygodnika
„AUTOLOT"
WARSZAWA
Poznańska 22

ZAMÓWIENIE

zamawiam ...... tygodnik „Autolot" na przeciąg ....

należność (jednocześnie przekazuje) przekażę na P. K. O, konto 16.940, po nadesłaniu mi blankietu.

Nazwisko i imię ....

Adres .... podpis:

.... dnia ....

(Prosimy wypełniać czytelnie)

Jezdnia czy deptak.

Jezdnia, która, jak sama nazwa wskazuje, powinna służyć do jazdy, jest w Polsce terenem, na którym wszystko wolno. Jest dziedzińcem, resursą i promenadą dla gawędzących spacerowiczów... Szczęściem, że dotąd nie zabroniono jeździć po niej samochodom. Maluczko, a zostalibyśmy zepchnięci na chodniki.

Tymczasem jezdnia nie jest niczem innem, jak niesłychanie ruchliwą arterją komunikacyjną, daleko niebezpieczniejszą dla różnych gapiów, niż plant kolejowy, bo na najruchliwszej linji kolejowej mogą przebiegać pociągi co trzy, przypuśćmy nawet — co dwie minuty, gdy tymczasem na jezdni warszawskiej mamy w niektórych godzinach po 10, a nawet po 15 samochodów na minutę (średnio). Jak widać z powyższego jezdnia warszawska jest 25 do 35 razy ruchliwsza od n a j r u c h l i w s z e j linji kolejowej. Ale pociąg kolejowy biegnie po torze doskonale zabezpieczonym od niespodzianek: nie musi omijać zagadanych kumoszek, nie potrzebuje sygnalizować bawiącej się dziatwy i wie że drogi jego nie zagrodzi niespodzianie żadna konna dorożka lub ręczny wózek poczciwego Izraelity.

W razie nieszczęśliwego wypadku przejechania jakiegoś nieostrożnego gapia, (który notabene idąc po torze popełniał surowo karalne przestępstwo) lub desperata samobójcy, nikomu nie przyjdzie do głowy karanie maszynisty, a raczej każdy zapyta, s k ą d ów przechodzień znalazł się na jezdni kolejowej???

Istnieją oczywiście przejścia i przejazdy przez tor, ale są to specjalnie strzeżone punkta, z a m y k a n e przed zbliżeniem się pociągu. Jeżeli tu i ówdzie zdarzają się w Polsce przejazdy niestrzeżone, to są to karygodne anomalje, które niebawem mają być zupełnie skasowane.

Tak to musimy zazdrościć warunków pracy maszynistom, którym nawet zderzenie z wózkiem chłopskim nie grozi nie tylko odpowiedzialnością, ale żadnem niebezpieczeństwem życia, ani szansą rozbicia lub zniszczenia maszyny.

Jednakże przez tor kolejowy czasami przechodzić trzeba. Jeszcze częściej trzeba przechodzić przez jezdnię uliczną. Oczywiście tylko w specjalnych punktach, tak zw. „Przejściach dla pieszych" i przy przystankach tramwajowych. Teorycznie są one strzeżone przez policję, oczywiście to nie wystarcza i tu — przyznajemy to bezstronnie — większość naszych kierowców zachowuje się nagannie i nie po europejsku, a nawet nie po „poznańsku" i jedzie na oślep.

Aspik.

W takim i podobnym wypadku należy się zwrócić — do



WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH i MOTOCYKLOWYCH

Warszawa, Leszno 128.

„BELPOL" SP. AKC.

Warszawa, Żórawia 15. **Telefon 274-63, 274-03.**



SIMDURAL

TŁOKI i ZAWORY surowe i obrobione wszystkich wymiarów. PIERŚCIENIE TŁOKOWE KOŁA, SZPRYCHY i NIPLE

Reperacja kół samochodowych szprychowych.

AKCESORJA SAMOCHODOWE.

MOTORY do ŁODZI **„PENTA" i „ARCHIMEDES"**

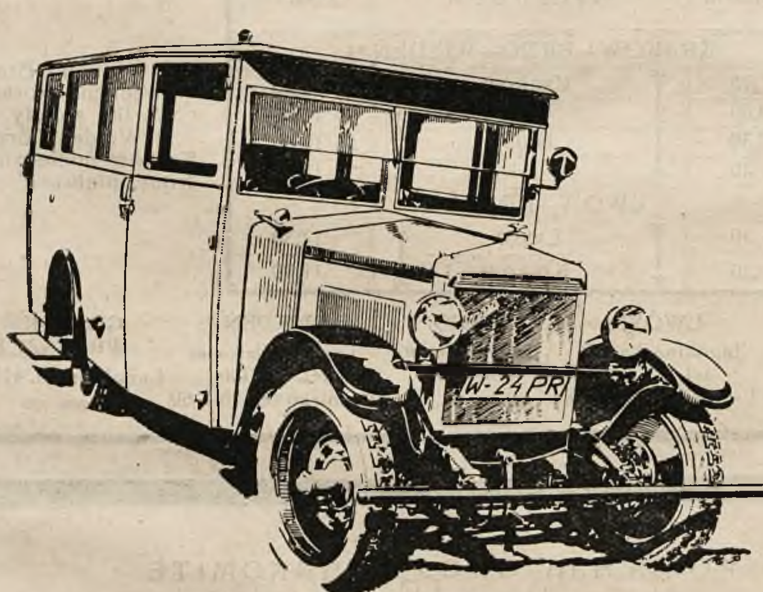


poleca ze składu **B. WAHREN**

Warszawa, Świętokrzyska 26. tel. 53-72.

SAMOCHODY ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH „URSUS" S. A.

Całkowicie wykonane w kraju



ZARZĄD:
Warszawa, Skierniewicka 27 — 29
tel. 171-06, 11-84.

FABRYKA:
Czechowice pod Warszawą.



Idealne na złe drogi
Oszczędne i trwałe
Przystępne w cenie.
Dogodne warunki spłaty

Kosztorysy wysyłamy na żądanie. **Kosztorysy wysyłamy na żądanie.**

„AUTOLOT" jest do nabycia we wszystkich kioskach, koszykach i na dworcach kolejowych.



Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.

ROZKŁAD LOTÓW Polskiej Linji Lotniczej „AEROLOT" S. A.

Godzina	Kierunek	Godzina	Godzina	Kierunek	Godzina
	WARSZAWA GDAŃSK			KRAKÓW—BRNO—WIEDEŃ *)	
15,30	Warszawa	11,30	7,45	Kraków	18,45
18,30	Gdańsk	8,30	10,00	Brno	16,30
	WARSZAWA—KRAKÓW—WIEDEŃ		10,30	Brno	16,00
8,00	Warszawa	13,45	11,30	Wiedeń	15,00
10,30	Kraków	11,15		LWÓW—KRAKÓW	
11,00	Kraków	10,45	7,30	Lwów	14,30
13,45	Wiedeń	8,00	10,30	Kraków	11,30

*, Kraków—Brno—Wiedeń: wtorki, czwartki, soboty.
*) Wiedeń—Brno—Kraków: poniedziałki, środy, piątki.

INFORMACJE:

- WARSZAWA: Nowy-Świat 24, tel. 9-00, 19-88, Lotnisko tel. 8-50
- KRAKÓW: Szpitalna ,32, Lotnisko tel, 25-45
- LWÓW: Jagiellońska 20, tel. 45-71, Lotnisko tel. 29-36
- BRNO: Brno—Wetiste, tel. 42-66
- WIEDEŃ: Tegelthoffstrasse, tel. 71-0-84, Lotnisko tel. 48-5-60
- GDAŃSK—WRZESZCZ: Langfuhr tel. 415-31

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 70 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 50 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

KLISZE WYKONANO W ZAKŁADACH CYNKOGRAFICZNYCH „PRASOWA AJENCJA REKLAMOWO-ILUSTRACYJNA", WARSZAWA, PL. TRZECH KRZYŻY 18, TEL. 235-85.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ